

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБОК

В.Б. ЛЕБЕДЕВ

Тюменская государственная архитектурно-строительная академия

О.П. ПАРХОЦЬ

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»

Во всех развитых странах мира эксперты уже давно ведут подсчет убыткам, обусловленным пробками. К примеру, пробки Америки (страна с наиболее развитой сетью дорог в мире) ежегодно сокращают ее бюджет на \$69,5 млрд., что составляет около 0,5 % годового ВВП 2008 года. Прогнозируемые к 2025 году ежегодные убытки от пробок Лондона могут составить не менее 22 млрд. фунтов стерлингов. Испанцы по этой причине каждый год теряют 2 % ВВП. Годовой экономический ущерб от заторов на дорогах одного из самых непроезжих городов мира² – Сан-Паулу составляет 10 % ВВП.

В этой связи правительства зарубежных стран должное внимание уделяют вопросам улучшения транспортно – градостроительной ситуации и, прежде всего, совершенствованию городских улично-дорожной сетей (создания скоростных автомобильных дорог и магистралей непрерывного движения, размещения сооружений автосервиса и т.п.). В странах американо-австралийского типа (США, Канада, Австралия, Новая Зеландия) улично-дорожные сети занимают до 35 % городских территорий. В Европе (Париж, Лондон, Мюнхен) – 20-25 %. В азиатский агломерациях, где земли для дорожного строительства нет (Сингапур, Гонконг) – 10-12 %.

За рубежом проблему борьбы с пробками решают по-разному. В Афинах, например, машины, номера которых заканчиваются четным числом, ездят по четным числам месяца, нечетным – наоборот. Правило действует только в рабочие дни. В Риме введен временный запрет на проезд в исторической части города, который действует в рабочие дни с 6.30 до 18.00, в субботу – с 14.00 до 18.00. За соблюдением правила следит электроника. Машины оборудуются специальным устройством, которое (при проезде в запрещенные часы) включает камеры, фотографирующие номер нарушителя. В Токио, например, активно строят дороги с многоярусными развязками. В Париже сделали ставку на автобусы в ущерб автомобилям – стали создавать на дороге специальные полосы для автобусного транспорта. Выезд авто на эту полосу карается штрафом.

Сингапур считается одним из самых благополучных мегаполисов в смысле уличного движения. Автопарк города растет строго по плану – на 3 % в год. Всего в Сингапуре 800 000 машин и мотоциклов на 4 484 000 жителей (178 машин на 1 000 жителей). Это достигается за счет того, что государство, во-первых, ограничивает число продаваемых в стране машин (квоты), а во-вторых, взвинчивает на них цены. Так, кроме квот есть еще ввозная пошлина для автомобилей. Она составляет 41 % от стоимости, из-за чего Toyota Corolla у местного дилера в самой скромной комплектации стоит как минимум \$35 000, а за скромный Mercedes C класса просят от \$88 000. Так что автомобиль в Сингапуре могут себе позволить только очень богатые люди.

К общим мерам повышения комфортности жилой среды за счёт улучшения работы транспорта следует отнести такие, как вывод объектов массового посещения из центра города, свертывание нового строительства, устройство магистралей в обход центра города, активное развитие общественного транспорта. Меры специального характера обычно направлены на устройства перехватывающих автостоянок, выделение парковочных зон, введение различных ограничений для временного хранения транспорта (ограничение продолжительности стоянки по зонам, увеличение тарифов по мере приближения к центру города и др.).

В последние годы около 80 городов в 30 странах мира для решения транспортной стратегии применяют систему Park and Ride. Её создали в Великобритании, где было подсчитано, что традиционный подход к реконструкции улично-дорожной сети (известный как

² В 2008 году имел мировой рекорд по пробке в 170 км при общей протяженности всех городских пробок на тот момент в 266 км.

«предсказать и обеспечить» прирост интенсивности движения новыми дорогами), ежегодно приводил к 11 000 случаев смертей, обусловленных выхлопами автотранспорта.

В Великобритании ограничивать движение стали с 1997 года, когда органам местного самоуправления поставили цель: «Предоставить каждому выбор и возможность передвижения наиболее безопасным, эффективным, экологически безвредным и справедливым способом, способствующим устойчивому развитию». Эта стратегия впервые была реализована в Оксфорде, в котором пробки стали возникать еще в 50 годах. В 1973 году Городской совет утвердил политику, которая касалась не только организации движения автотранспорта, но и включала контроль автостоянок. Так, для приезжающих в город автомобилистов была создана первая парковка «Park and Ride» («Паркуйся и поезжай» на общественном транспорте). В 1976 году их было уже три. Сейчас Оксфордская автобусная компания поддерживает 5 маршрутов «Park and Ride», соединяющих 5 пригородных стоянок с центром Оксфорда с частотой движения автобусов через 6-10 минут в течение 18 часов в сутки. Исходя из анализа основных причин передвижения людей по городу, новая транспортная политика считает также важным увязывать места приложения труда с наличием местных трудовых ресурсов. Для уменьшения транспортных потоков в Оксфорд разработанная Стратегия городов графства предусматривает концентрированное строительство нового жилья и промобъектов вокруг растущих городов Бичестер, Банбери, Уитни и Дидкот.

Сейчас в Оксфорде созданы благоприятные условия для движения общественного транспорта. Так, для скоростных автобусных маршрутов предусмотрены специальные светофоры, значимость которых особенно возрастает в час пик. Сейчас этот положительный опыт распространяется и на другие города графства, которые соединяются сетью автомагистралей, имеющих приоритетную полосу автобусного движения. В 1999 году были утверждены Специальные стратегии для пешеходов (формируется сеть городских пешеходных улиц) и велосипедистов. Кроме очевидной пользы для здоровья и окружающей среды, велосипеды предпочтительны из-за их упрощенной парковки (занимают лишь 1/10 от парковочного машино-места).

РОССИЙСКАЯ СПЕЦИФИКА ПАРКА ЛИЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

В.Б. ЛЕБЕДЕВ

Тюменская государственная архитектурно-строительная академия

О.П. ПАРХОЦЬ

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»

Мировая автомобильная промышленность выпускает ежегодно до 40 млн. машин и в XX веке автомобильное население Земли увеличилось в 10 тыс. раз, а людское – лишь втрое. В настоящее время в России автомобильный транспорт становится наиболее активно растущим сегментом экономики. В объеме всех её грузовых перевозок основными являются автомобильные (более 80 %). Доля перевозок личным транспортом в больших городах достигает 20 %. В автомобилестроении и на автотранспорте у нас занято около одной десятой части всех трудовых ресурсов.

В стране насчитывается более 30 млн. легковых автомобилей. В 2004 году отечественный автопром их выпустил 180 тысяч. В 2005 году россияне приобрели 1,8 млн. авто (на \$19 млрд.), и с 2010 года их ежегодная продажа планируется в объеме 2,6-2,8 млн. штук на сумму \$31 млрд. («Аргументы и факты», № 44, 2004, № 17, 2005). Только за последние десять лет уровень автомобилизации населения вырос вдвое (со 118 машин в 1997 году до 226 в 2008 году на 1000 жителей) и по этому показателю Россия сейчас занимает седьмое место в мире. Обеспеченность регионов личным транспортом различна. В десятку лидеров кроме Москвы и Санкт-Петербурга входят, например, Тюменская, Ленинградская и Магаданская области. Самые автомобильные города: Владивосток, Красноярск, Сургут, Тюмень, Краснодар и Москва.